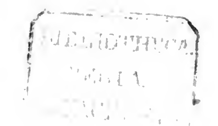
# Ueber die Eisenbahn von Zürich nach Winterthur

Hans Heinrich Denzler





# Ueber die Eisenbahn von Zürich nach Winterthur.

---

Die große Tagesfrage des Eisenbahnbaues in der Schweiz hat in den betheiligten Gegenden die Einwohner auf die Nothwendigkeit aufmerksam gemacht, derselben ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und sich darüber auszusprechen.

Mit besonderm Eifer haben die bei der im Vorhaben begriffenen Strecke Zürich-Winterthur wesentlich betheiligten Bewohner des Glattthals durch besondere Vereinigung und Bildung von Vorständen den großen Antheil, welchen sie an der Erstellung derselben nehmen, ausgedrückt und Letztern die Wahrung ihrer Interessen übertragen.

Die in die Oeffentlichkeit gedrungene Kunde, daß die Eisenbahn von Zürich nach Winterthur, abweichend vom Vorschlage der eidgenössischen Experten, Hrn. Stephenson und Swinburne, über Wallisellen und Baltensweil, anstatt über Kloten, gezogen und daß wahrscheinlich zwischen den beiden Städten nur ein einziger Einsteigeplatz, bei Baltensweil, eingerichtet werden soll, hat

namentlich in den Bezirken Bülach und Regensberg, denen dadurch eine Verbindung mit Zürich ganz, mit Winterthur und der östlichen Schweiz beinahe unmöglich gemacht würde, eine allgemeine Bestürzung verursacht.

Mehr als 30,000 Seelen, die im Hinblicke auf den Vorschlag der eidgenössischen Experten mit Ruhe der Entwickelung des Eisenbahnwesens in der Ostschweiz entgegensehen durften, sehen ihre Gegenwart und Zukunft durch diese scheinbar unbedeutende Abweichung theilweise, ja wesentlich bedroht und fühlen sich daher verpflichtet, alle gesetzlichen Mittel und Wege einzuschlagen, welche geeignet scheinen, sie vor einer solchen Umgehung zu bewahren.

Gleichzeitig fing man im obern Glattthale an zu überlegen, auf welche Weise und durch welche Richtung einer Eisenbahn von Zürich nach Winterthur die Verbindung mit derselben am leichtesten möglich sein möchte. Es zeigte sich, daß der Anschluß bei Baltensweil für diesen Kantonstheil eben so unnütz und daher nachtheilig sei, als für das untere Glattthal, da er von dem ersten Vereinigungspunkte der obern Gegenden, Uster, beinahe gleichweit entfernt wie Zürich und mehr als halb so weit wie Winterthur liege.

Die in ihren Interessen direkt betheiligten und im Falle der Erstellung einer Bahn über Baltensweil gefährdeten Bewohner des Glattthals machen den vierten Theil der Einwohner des Kantons aus. Für sie soll sich nun der Staat mit einigen Hunderttausend Franken bei einem Unternehmen betheiligen, das ihre Zukunft gefährdet.

Es können indeß die Bewohner dieser Landesgegend einem Unternehmen ihre Billigung nicht versagen, dessen hohen Werth sie von Tag zu Tag mehr schätzen gelernt haben; aber auch nicht absehen, warum von den Vorschlägen der Hrn. eidgenössischen Experten abgegangen werden will. Sie begreifen zwar leicht, daß Denjenigen, welche die Geldmittel zu einem Unternehmen verschaffen, die Wahl und Ausführung desselben innert gewissen Grenzen freistehen mag und muß; allein so viel bis jetzt bekannt, haben sich einzig die Städte Zürich und Winterthur zu bedeutenden Aktienzeichnungen herbeigelassen, und es soll nächstdem der Kanton und

zwar mit einer noch bedeutendern Summe als Aktionär dem Unternehmen unter die Arme greifen und die Gesellschaft bilden helfen.

Somit unterliegt es keinem Zweifel, daß die Landesbehörden nicht nur im Interesse des größern Verkehrs die verlangte Erlaubniß zum Bau an bestimmte Bedingungen knüpfen können, sondern auch, daß es für sie von der höchsten Wichtigkeit ist, diese Bedingnisse so zu stellen, daß möglichst vielen Staatsangehörigen die neue Verkehrsstraße zu Gute komme, soweit dadurch nicht das Zustandekommen des Unternehmens selbst gefährdet wird.

Das Letztere ist jedenfalls nicht zu befürchten, wenn, wie es heißt, auch die in St. Gallen gebildete und dem Vernehmen nach mit den nöthigen Geldmitteln bereits versehene Gesellschaft das Gesuch um Konzession einer Eisenbahn von Zürich an den Bodensee wirklich an den Zürcher Großen Rath gerichtet hat, da die St. Gallische Gesellschaft von dem wiederholt klar ausgesprochenen Grundsatze ausgeht, daß der Verkehr den Verkehr suchen müsse.

Eine genaue Betrachtung der Linie Zürich-Kloten-Winterthur, wie dieselbe im Vorschlage der eidg. Experten liegt, zeigt klar, welche leitende Grundsätze denselben vorgeschwebt haben. Bei Kloten münden die Verkehrsstraßen von Schaffhausen über Eglisau und Neftenbach nach Zürich, und die hauptsächlichsten des Bezirkes Regensberg nach Winterthur. Bei Effretikon oder dem Spiegelhof ist die stärkste mögliche Ausbeugung gegen Südosten hin und daselbst dem obern Kempt- und Glatthal ein nächster und leicht zu bewerkstelligender Anschluß geboten.

Der Vorstand einer Vereinigung von Einwohnern der Bezirke Bülach und Regensberg, die sich am 5. Dezember letzthin in Bülach zusammen gefunden haben, beabsichtigten nun, die technischen Vortheile der Linie über Kloten, gegenüber derjenigen über Baltensweil, auseinander setzen zu lassen und hofften die Erlaubniß der Einsicht in die entworfenen Pläne und Kostensberechnungen zu erhalten. Dieses Gesuch wurde aus dem Grunde abgewiesen, daß dieselben selbst der h. Regierung noch nicht hätten vorgelegt werden können.

Die hier folgende Darstellung der Vorzüge der Klotener Linie kann sich daher in vielen wichtigen Punkten nur auf Voraussetzun-

gen und Muthmaßungen einlassen; glücklicherweise sind aber die Hauptvorzüge von der genauen Kenntniß obenberührter Verhältnisse ganz unabhängig.

Die Linie über Wallisellen und Baltensweil kann wohl, nach dem Austritt aus dem entworfenen Tunnel, nicht anders als über das große Riedt zwischen Oerlikon, der Binzmühle und Schwamendingen, zwischen Wallisellen und der Herzogenmühle, Niederschwerzenbach und Rieden, durch das Riedt zwischen Brüttisellen und Baltensweil einer- und Dietlikon anderseits sich ziehen, und dann durch Waldung aufwärts gegen den Spiegelhof und Effretikon hinansteigen, wo allein ein günstiger Uebergang ins Kemptthal möglich ist. Auf der Strecke von Oerlikon bis nach Baltensweil bleiben, wenn auch die Schutt- oder Lehmhügel bei der Aubrücke zu beiden Seiten der Glatt und die Kiesbänke oberhalb Niederschwerzenbach abgeschnitten werden können, doch noch Riedtstrecken von mehr als einer Stunde Weglänge zu überschreiten übrig. Auf der Klotener Linie liegen von Oerlikon weg gar keine Riedter in der Richtung einer allfälligen Bahnlinie, und von Kloten aufwärts ist der Boden so vorzüglich, daß nur wenige Kantonstheile gleichgünstige Verhältnisse aufzuweisen vermögen.

Die Linie von Baltensweil bis zum Spiegelhof zeigt auf die Entfernung von etwa 18,000 Fuß eine Höhe von mindestens 200 Fuß, und hat daher mehr als 1½ Prozent natürliches Gefälle. Soll nun dieselbe z. B. mit 1½ Prozent oder weniger erstiegen werden, so ist ein Damm von bedeutender Höhe über das Riedt zwischen Brüttisellen, Baltensweil und Dietlikon nöthig. Die Linie über Kloten hingegen läßt sich mit einem Gefälle von 1 Prozent oder, wenn man abkürzen und Ersparnisse bezwecken will, mit 1¼ Prozent ausführen, ohne bedeutende Kosten zu veranlassen.

Immerhin wird der Unterschied in den Baukosten nur gering sein und, wenn über Kloten ebenfalls stärkere Steigungen angenommen werden, sicher zu Gunsten der Klotener Linie ausfallen, indem die Bauten und ihre Unterhaltung durch die tiefen und alljährlich unter Wasser stehenden Glattriedter kaum hoch genug angeschlagen werden können.

Aus öffentlichen Zeitungen war zu erfahren, daß die Linie

über Wallisellen und Baltensweil von Zürich bis Winterthur eine Länge von 27,3 Kilometern erhalte, während die Klotener nach dem Vorschlag der eidgenössischen Experten 28,0 Kilometer messen würde. Bringt man dieselbe, nach ihrer Andeutung, Kloten näher, so mag die Länge auf 29 Kilometer ansteigen; also gegen 2 Kilometer länger werden. Da aber die Klotener Linie sich mit geringern Steigungen und günstigern Krümmungsverhältnissen ausführen läßt, so dürfte die Fahrzeit, wenn nicht geringer, doch gewiß nicht größer ausfallen. Eine allfällige Verminderung der Fahrtaxe um 5 bis 7 Prozent würde für die Reisenden von Zürich und Winterthur also weder Verlust an Zeit, noch an Geld herbeiführen; die Einnahme von den in Kloten einsteigenden Reisenden dagegen beinahe vollständig als reiner Gewinn angesehen werden können. Die Zahl derselben darf auf mindestens 40,000 veranschlagt werden, welche Zahl nach den gewohnten Ansätzen etwa 20,000 Frk. bezahlen müßte.

Die technischen Vorzüge der Linie über Kloten sind aber noch bedeutender, wenn man die übrigen damit sich verbindenden Vortheile ins Auge faßt. An die Gewährung einer Station beim Spiegelhof oder bei Effretikon und einer bei Kloten (die übrigen Zwischenstationen fallen hier aus dem Spiele) knüpfen sich für Denjenigen, der die Fortbildung des Eisenbahnwesens mit offenen Augen beobachtet hat, Hoffnungen, deren Erfüllung nicht außer dem Reiche der Möglichkeit läge. Von Kloten ist man in etwa drei Stunden am Rhein, von Effretikon in fünf bis sechs Stunden in Rappersweil. Sollte nun eine Badische Bahn nach Schaffhausen gebaut werden, so würde dieselbe mit Vortheil bei der Glattmündung an Zürich anbinden können und Zürich wäre im Stande, durch den eigenen Kanton auf eine Basler Linie zu gelangen, und sich auf dem kürzesten Wege mit Schaffhausen zu verbinden. Die Strecke von Baden bis Waldshut mißt 5 Stunden, erhielte eine sehr theure Limmat- und eine theurere Rheinbrücke als an der Glattmündung, so daß sie weit theurer zu stehen käme, sich überdieß durch eine sehr dünn bevölkerte Gegend des Aargaus zöge, und den Weg nach Basel nur um wenige Stunden Fahrzeit verkürzte. Sind ja doch schon vor vielen Jahren Unter-

suchungen im Glatthal angestellt und nur darum aufgegeben worden, weil man damals die jetzt allgemein angenommenen stärkern Steigungen für unzuläßig hielt.

Eine Linie vom Spiegelhof über Uster, Wetzikon und Rüti nach Rappersweil ist ebenfalls in ernste Ueberlegung gezogen und von den Einwohnern mit Eifer erfaßt worden. Schwierigkeiten, deren die untere Glatthallinie gar keine kennt, stellen sich allerdings von Jona bis Rüti entgegen, allein sie sind nicht von ernster Natur, da die Bodenbeschaffenheit daselbst äußerst günstig ist. Es ist möglich, mit 1¼ Prozent Steigung die Thalebene neben Bubikon von Jona aufwärts zu erreichen; im weitern Verfolge zeigen sich bis unter Wetzikon günstige Verhältnisse. Durchs Aathal abwärts stehen dagegen allerlei Hindernisse ernst scheinender Art entgegen, allein eine solche Bahn steht zu sehr im Interesse der dort wohnenden Fabrikbesitzer, als daß sie dieselben nicht gern gänzlich heben würde — den theuren Landankauf, durch unentgeldliche Abtretung. Von Uster bis zum Spiegelhof, der drei Kilometer näher als Baltensweil und in einer Ebene liegt, sind die Bodenverhältnisse ausgezeichnet günstig. Diese Linie gewinnt nun durch das Streben, von Graubünden, St. Gallen und Glarus eine Eisenbahn von Chur bis Rappersweil zu bauen, theils als Zweiglinie, theils deßwegen hohe Bedeutung, weil eine Linie von Rappersweil nach Zürich dem See entlang, als beinahe unausführbar erscheint, und jene sich überdieß durch den großen Verkehr der eigenen Einwohner allein rechtfertigt. Die Bevölkerung derselben, eine Stunde links und rechts der Bahn gezählt, beträgt mehr als 50,000 Seelen und der Waarentransport übersteigt nach einer vorläufigen Erhebung nur bei Wetzikon-Uster über 100,000 Zentner. Die Kosten beider Linien, von Kloten an den Rhein und vom Spiegelhof nach Rappersweil würden nicht so hoch zu stehen kommen, als die einer Bahn von Rappersweil nach Zürich längs des Sees, auch würde eine solche nur Einem Ufer dienen können, und neben der Dampfschifffahrt mit höchst seltener Ausnahme rein überflüssig sein, da diese immer noch wohlfeiler den Verkehr verbreitet.

Beide Linien, die von Kloten nach dem Rheine und die vom Spiegelhof nach Rappersweil, würden einer Bevölkerung von mehr

als 83,000 Seelen, wovon 70,000 Kantonsangehörige, die eine Stunde rechts und links derselben wohnen, unmittelbar, im Ganzen mehr als 100,000 Einwohnern des Kantons zur Verkehrsstraße werden und überdieß große Vortheile gewähren, wie nachstehende angenähert richtigen Zahlen beweisen.

Die Linie von Zürich über Kloten durchs Glatthal nach Schaffhausen erhielte eine Länge von 47 Kilometern, über Frauenfeld (nach dem Vorschlage der eidg. Experten) dagegen von 77 Kilometern. Die Abkürzung von 30 Kilometern würde zum Vortheil des ganzen südlichen Theils des Kantons ausfallen.

Von Winterthur beträgt die Länge nach Schaffhausen über Frauenfeld 48, über Kloten 58 Kilometer, — ein Umweg von 10 Kilometern, der einzig den Nordosten des Kantons treffen würde.

Eine Seelinie von Zürich nach Rappersweil (bis zur Vereinigung oberhalb Jona) bekäme 39 Kilometer Länge, über Kloten-Uster würde diese 49 Kilometer betragen, also 10 Kilometer mehr; folglich — wenn nicht Eile nothwendig ist — bliebe die Dampfschifffahrt auch ferner die Hauptvermittlung.

Von Winterthur dagegen betrüge die Länge über Zürich 68 Kilometer, über Uster nur 42 Kilometer, somit 26 Kilometer weniger und diese Abkürzung käme drei Viertheilen des Kantons zu gute.

Die Strecke von Zürich bis zur Vereinigung beider Projekte bei Waldshut beträgt über Baden 43, über Kloten 48 Kilometer, somit 5 Kilometer Verlust für den südwestlichen Kanton.

Von Winterthur beläuft sich die Entfernung von Waldshut über Zürich auf 72 Kilometer, über Kloten dagegen nur auf 59 Kilometer, somit auf 13 Kilometer weniger, welcher Gewinn überhaupt drei Viertheilen des Kantons zufiele.

Der vorzüglichste Gewinn besteht aber darin, daß mit geringern Opfern, als eine Seelinie nothwendig machen würde, eine Bevölkerung, die über 100,000 Seelen zählt und äußerst thätig ist, in die großen schweizerischen Verkehrsstraßen gezogen und dadurch zugleich ihre Verbindung mit allen andern Kantonstheilen — namentlich mit Zürich, dem Zürichsee und Winterthur — äußerst vollkommen würde.

Man wird nun entgegnen, daß ein Eisenbahnkreuz, bei Baltensweil angelegt, alle diese Vortheile noch eher vereinigen könnte. Dem ist aber nicht so. Nicht nur werden viele Entfernungen, und zwar die der wichtigsten Linie nach Schaffhausen, länger; nicht nur wird es schwer halten, auf einem Damme bei Baltensweil einen Bahnhof, dessen unabweisbares Bedürfniß in die Augen springt, anzulegen; sondern es würde auch überhaupt eine 8—9 Kilometer größere Bahnlänge die Folge einer solchen Wahl sein.

Wenn nun auch so schöne Hoffnungen einstweilen ins Reich bloßer Entwürfe verwiesen werden müssen, so wird die Landesbehörde doch, die Zukunft in's Auge fassend, eine so günstige Bahnanlage jeder andern vorziehen, selbst auf den Fall hin, daß die Kosten etwas höher als bei der im Wurf liegenden zu stehen kämen.

Zürich, den 15. Dezember 1852.

**H. H. Denzler**, Ingenieur.